

国府の「十字街」について

一、はじめに

木 下 良

『出雲国風土記』(下)『卷末記』に、「国の東の堺より西のかたに去ること廿里一百八十歩にして、野城の橋に至る。長さ卅丈七尺、広さ二丈六尺なり。飯梨川なり。又、西のかた廿一里にして国の庁、意宇の郡家の北の十字の街に至り、即ち、分れて二つの道と為る。一つは正西の道、一つは北に枉れる道なり。」とあり、また「東の堺より西のかたに去ること廿里一百八十歩にして、野城の駅に至る。又、西のかた廿一里にして、黒田の駅に至り、即ち、分れて二つの道と為る。一つは正西の道、一つは隱岐の国に渡る道なり。」と記されている。

これらによれば、前者において「国の東の堺」から「十字の街」までの距離は、後者の「東の堺」から「黒田の駅」までの路程にまったく合致し、黒田駅が十字街に位置していたことが知られる。

また、前者の「正西の道」は以下に詳細に記されて、石見国堺までを「総べて、国を去る程は、九十七里二百二十九歩なり」とするが、一方、後者では「正西の道は、卅八里にして、宍道の駅に至る。又、西のかた廿六里二百廿九

歩にして、狭結の駅に至る。又、西のかた一十九里にして、多伎の駅に至る。又、西のかた一十四里にして、国の西の界に至る。」とあって、路程の合計は前者に合致する。この場合、前者に「国を去る程」とあるのは国府からの距離を意味するもので、以上によって「国の庁、意宇の郡家」の北にあった「十字の街」が、国府に属して出雲国の道路原標的位置を占めていたことが理解できる。

「黒田の駅」については、また「意宇郡」条に「郡家と同じき処なり。郡家の西北のかた二里に黒田の村あり。土の体、色黒し、故、黒田といふ。旧、此処に是の駅あり。即ち号けて黒田の駅といひき。今は郡家の東に属けり、今も猶、旧の黒田の号を追へるのみ。」と記されている。

他に「巻末記」に、「意宇の軍団 即ち郡家に属けり。」とあるので、意宇郡家は黒田駅と意宇軍団とを付属させて、国府と同所にあつたことになる。そこで出雲国府は意宇郡家・意宇軍団・黒田駅との合同庁舎であつたとする説が行なわれていた(2)。

昭和四三年から四五年にかけて実施された出雲国庁跡発掘調査の結果、松江市大草町の六所神社東側の地に検出された四面廂の建物を国府政庁の後殿に比定し、これを含む方五六〇尺の国庁域が想定され、その北側に想定できる一区画が郡家・軍団・駅家などではなからうかとされている(3)。(以下、第1図参照)

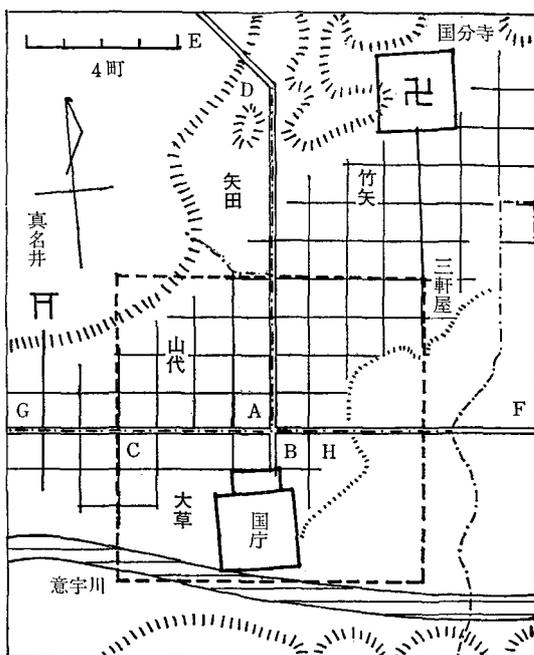
これらを基準にして、「十字街」の位置は国府政庁の北方約三町(A)に想定されている(4)が、これは既に戸祭由美夫(5)が『出雲国風土記』の記事に従がい、条里界線・大字界・小字地名と発掘調査の一部を参考にして考定したところで、旧郷名を踏襲する松江市大草・山代・竹矢の各町界線がつくる逆T字形の交点にあたる。

これらの町界線とこれを南に伸ばして六所神社東脇に至る道路とはかなり明瞭な地割線を示し、その交点は「十字

7 国府の「十字街」について

を考定することができるので、「繩手添」の東側の字「松木・松ノ木」(H)は、あるいは「馬継ぎ」の転訛とも考えられよう。

出雲国府の府域は確定されていないが、とにかくここでは、国庁の北の国府域内と認められる地に「十字街」が存在し、駅家もその位置にあったことに注目しておきたい。



第1図 出雲国府とその周辺

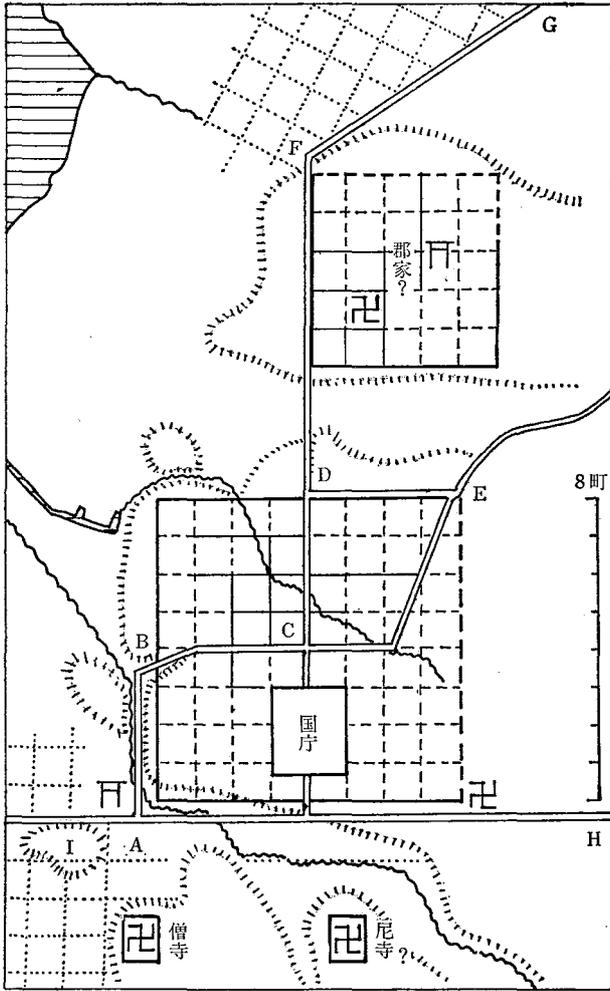
街」にふさわしく、交点の東南側に接して「繩手添」(B)、東西線に沿っては「唐路」(C)の字名があり、条里基準線・駅路に因むものと考えられる。

筆者は「十字街」から北に隠岐に向う「枉北道」(A—D—E)の竹矢丘陵を通過する部分が、空中写真に直線の道路痕跡を示すことを認めた⁽⁶⁾が、山陰道本路にあたる東西道(F—A—G)も、部分的にその痕跡をとどめている。

さて、「黒田駅」の記事によれば郡家の東とあって、「十字街」の西南に郡家、東南に駅の所在

二、国府域内に見られる「十字街」の諸例

(1) 近江国府の場合 (第2図)



第2図 近江国府とその周辺

いたが、昭和三八・三九年に想定府域の南寄り中央の丘陵部にある古瓦出土地が発掘調査(9)され、瓦積み基壇の前・後殿と東・西両脇殿とがそれぞれ廊で結ばれる、都城の朝堂院や大宰府庁などを小規模・簡単にしたような国府

近江国府は大津市瀬田町神領にあって、米倉二郎(7)や藤岡謙二郎(8)によって方八町、するその府域が想定されて

政庁遺構が検出され、国庁跡の典型を示すものとして国指定の史跡となった。

米倉がその府域想定にあたってまず注目したのは、四町毎の電光形に直角に屈折する東海道道の道筋（A—B—C—D—E）で、中央の曲り角（C）を府域中心として、その地の字名「真米」^{まごめ}を馬籠と解して、瀬田（勢多）駅の所在も想定している。その後、筆者¹⁰は府域北辺外側の字「堂の上^じ」（D）を初期駅家跡に想定したことがあるが、最近では馬籠^{まごめ}を駅家関係地名として重要であると考えるようになったので、米倉説を再認識すべきであると感している。すなわち、戸祭由美夫が出雲国府の想定に際して、国庁と駅路の走向との関係が近江国府に類似することを指摘しているが、真米はまさに「国庁の北の十字街」を形成することになり、駅の所在地としてはきわめて妥当であるからである。

さて、近江湖東では東海・東山両道が分岐するが、その分岐点としては草津市追分の地とされ、ここに岡田駅を比定する説が一般であった¹¹。

しかし、湖東平野の東山道路路線を検討した足利健亮¹²は、古代官道が条里地割方向に沿った直線部分を多く示すことを指摘し、草津市街とそれ以北を条里地割に沿って、南西—北東方向に通じる近世中山道はほぼ古代東山道路路線を踏襲すると思われる。これに対して、従来の古代東海道路路線の想定が、草津市野路以南の近江国府跡に至る曲折した近世の東海道を基準とし、あるいはより山麓を通っていたと慢然と推測していたことに疑問をなげかけた。

また、諸駅馬数を検討すれば、駅馬三〇疋を置く勢多駅は、鈴鹿以西各駅馬二〇疋を有する東海道と、横川以西各駅馬一五疋を備える東山道との両道を受ける駅であることが示すことが明らかで、駅馬二〇疋を置くだけの岡田駅を

両道の分岐駅とする旧説はこの点でも疑問が大きいとした。

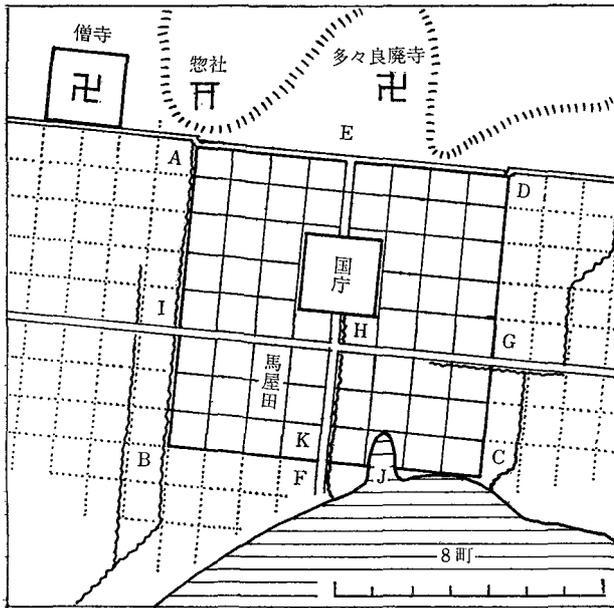
そこで、足利は近江国府北辺から、前述の草津市街を通る近世中山道に踏襲される古道路線に連なる、想定可能な直線的ルートを二種提示し、これを東海・東山両道の共通路線とし、その分岐点は守山市街南方として、そのまま東北走する東山道に対して直角に東南方向に向う東海道路線を想定している。

その後、栗太郡条里を検討した服部昌之⁽¹⁴⁾は、近江国府南北中軸道を北に延長した道路が、筆者が栗太郡家に想定した南大萱の北辺(F)から、条里地域の縁道を条里地割に斜行する直線道(F—G)が東北方に通じていることに注目している。

以上によれば、東海・東山両道の駅路は近江国府域内にある勢多駅において分岐したと考えることが可能ではなからうか。すなわち、府域西辺中央から入った駅路は真米の十字街において、東方への東海道と北方への東山道とに分岐したとするものである。

なお、近江国府に限らないが、国庁の北の十字街から南にあって南面する国庁への通路はどのようなものであったかは不詳である。おそらく、国庁に設けられた北門に通じていたものであろう。近江国府の場合、瀬田唐橋から正東に府城南辺を通る道路(A—H)の存在も考えられ、源内峠をこえて大戸川流域の盆地に入る小径にその面影を見ることのできるが、その延長は大戸川沿いに信楽に至るものと考えられる。発掘された政庁の南面には南門の存在が知られているが、この道路に面していたのであろう。

なお、平安末期の諸文献⁽¹⁵⁾に見られる瀬田駅は国司館と同所であったことが知られるが、これは律令制の衰退期にあたって、天延四年(九七六)の地震に崩壊した国庁は再建されず、駅も旧地には存続できず、国司館に併置され



第3図 周防国府とその周辺

るようになったものであろうと筆者⁽¹⁰⁾は解して、その所在を府城西南外方の孤立丘陵上の大字瀬田字上ノ畑(I)にある古瓦出土地に比定したことがある。この古瓦出土地は、堂の上遺跡⁽¹¹⁾と呼ばれて、昭和四八年以来発掘調査⁽¹²⁾が実施されているが、国府と全く同様の瓦を出土しているので、国府関連の施設があったものと見られる。

(2) 周防国府の場合 (第3図)

周防国府は防府市東佐波令にあつて、「土居八町」と呼ばれる方八町(A—B—C—D)の府域が、早くから知られていた⁽¹³⁾が、昭和三六年度以降、三九年度末にいたる四年間にわたって実施された、周防国衙遺跡緊急学術調査によって多くの事実が明らかにされた⁽¹⁴⁾。

すなわち、府城西辺を限る土塁と見なされていた大樋土手(A—B)は、府城西辺を流れていた人工的水路に中世末から近世初めにかけて発達した天井川であったこと、方二町の築地をめぐらしていた国府域は、府域中央北側に位置して、府城北辺との間には二町の余地があること、南北中軸線の朱雀路(E

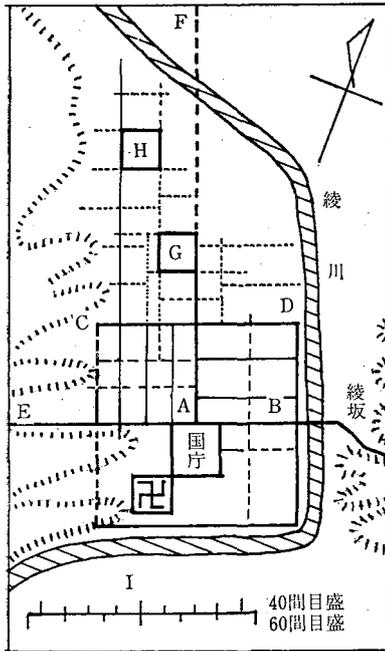
—F)は府域内の条坊的方格地割に対して約四二尺の余剰を示して、これがその路幅にあたるとみられることなどが特筆される。

国府域を通過する近世の山陽道は、府域東辺中央の一町南(G)を、現在の国道二号に沿って府域に入り、朱雀路に沿って北(H—E)に国府域の中央を通過して府域北辺に至り、北辺(E—A)に沿って西折し惣社社前・国分寺門前を通るもので、これが旧駅路を踏襲すると考えられていた。国庁域の発掘調査では、遺構の攪乱・削平が著しいために律令期の建物跡を検出することができなかったが、近江国庁跡をはじめとする律令期地方官庁の建物配置の一般形を適用すれば、国庁域内中央を駅路が貫通していたとは考えられない。

そこで考えられることは、現在の国道と同様に駅路が府域を東西(G—I)に横切っていたことである。条里地割に沿う想定山陽道駅路跡が、条里方格に対して幅一五乃至二〇メートル程度の道路敷と見られる余剰帯をとることとは、播磨・備中の各地、また備後神辺町などで確認しているが、周防国府域とその東西外域について検討すれば、現在国道二号線の路線となつて国府域を通過する部分と、その延長線に沿って約一五メートルの余剰帯を認めることが可能で、これを山陽道駅路に比定できる。

以上によつて、「周防では国庁の南の十字街」(H)が存在していたことを知るが、ただし、「十字街」は国府域中央より一町南側に位置することになる。

勝間駅の所在位置については、『防長地名淵鑑』が勝間郷に関して、「国府の東南、岸津(旧名仮屋、寛永年中改む)及び下岩島の辺古郷域なるべし。然れば勝間駅は岸津の辺にて国府の駅伝を掌り、勝間浦は其海浜なり」「山口県風土誌に防府町大字東佐波令の西国衙に馬屋田オウイデンあるを勝間駅の遺とするもの非なり。国衙の内に勝間駅家存すべき



第4図 讃岐国府とその周辺

に非ず」としているが、三坂圭治⁽¹⁸⁾もこれを取り、藤岡謙二郎⁽¹⁹⁾その他も従っている。

しかし、国府域内に駅家を置くことを不都合とする根拠は特にないとすれば、十字街の西南に位置する「馬屋田」は、朱雀路の南府域外への延長路に沿う「勝間」(F)の字名と共にやはり重視すべきであろう。朱雀路南端の東一町に字「船所」の舟入り(J)跡があって、国府の港湾施設の存在がうかがわれるので、朱雀路を隔ててその西側に、陸上交通の施設としての駅家の存在は十分に考えられるところである。

また、「勝間」の北側に字「市田」(K)があるが、後世の市の所在地とは考え難い地である。あるいは国府の市の所在地として考慮されよう。

(3) 讃岐国府の場合 (第4図)

讃岐国府は仁和二年(八八六)から寛平二年(八九〇)にかけて、讃岐守として任地にあつた菅原道真の詩文⁽²⁰⁾にも見え、また保元元年(一一五六)崇徳上皇配流の地でもあるので、世人の関心をひくことも多く、坂出市府中にあるその遺跡については、早くから岡田唯吉⁽²¹⁾のすぐれた考証がなされている。

国府域とその条坊については、まず田所眉東⁽²²⁾が正方位の方八町を想定しているが、その府域は綾川右岸をも含むことになり地形的に無理で、また北二七度西方位をとる現地の地割にも合致しない。

藤岡謙二郎⁽²³⁾は直角に曲る綾川の流路が、人為的に改変されたと見られることに注目し、府城の南辺と東辺とをめぐって、城壘的役割を果したものと解し、これらを基準に方四町・五町・六町の府城を検討し、最終的⁽²⁴⁾には方五町が適当とした。

筆者は坂出市教育委員会の川畑勉の教示により、想定府城内を東西走して綾川東岸の綾坂から国分寺方面に通じる古道に対応する道路(A—B)が「青竜」と呼ばれることを知り、これを府城の東西中軸道として、その西方正面に国庁を想定し、「青竜」を軸として南辺の綾川と対称的位置にあたる明瞭な地割線(C—D)を府城北辺としたが、この間は五町より大きく六町に満たないまま、ほぼ、方六町とする想定を行なったことがある⁽²⁵⁾。しかし、この国庁の想定は『菅家文章』に「開法寺在_三府衙之西_二」とあるのに適合しない。

その後さらに川畑から、青竜路を西に伸ばして南谷から城山東麓の海拔一〇〇メートル余の鞍部を越えるルート(B—E)が駅路に比定しようとの教示をえたので、この道路以南に国庁の所在を考えるようになった。この場合、国庁から北に伸びる道路(A—F)は国府域北部を東西に二分する南北中軸路となり、その綾川北岸への延長は阿野郡条里⁽²⁶⁾の基準線と考えられる、「馬指し大貫(往還)」に連なり、国庁のすぐ北で青竜路と直交して「十字街」(A)を作ることになる。

国府の条坊は、柴田孝夫⁽²⁷⁾が関東地方の条里地割の中に認めた四〇間方格、米倉一郎⁽²⁸⁾が西条盆地に想定した安芸初期国府の四〇間一町の方八町の府城などを参考にして、ここに適用すれば、まさに四〇間一町の方八町の条坊が適合する。四〇間方格は六〇間方格の条里地割を再分したものと思われ、両様の地割が複合している。この状況は以上の府域外北方の綾川左岸の地にも認められ、岡田によれば「正惣」(G)、「按台」(H)、「右兵衛屋敷」、「韓屋敷」

などの地名が存するので、軍団や阿野那家などの諸施設が配置されたことが考えられる。南・東・北方に綾川をめぐらし、西方は城山々麓に接する限られた地であるからである。

南海道河内駅は従来の想定では、阿野郡甲知郷と同所として、国府域南方綾川対岸の石井(一)に比定されていた⁽²⁹⁾。しかし、石井を駅とすれば、青竜路に連なる綾坂越えの古道との連絡が不自然なこと、国府との連絡に往復の綾川渡渉を必要とし、さらに多度郡に想定される次駅甕井に向って再度の綾川渡河を要することが疑問となる⁽³⁰⁾。

綾坂越えと青竜路を駅路の一部とすれば、河内駅は国府域内に比定され、前述したように綾川に囲繞されるその地形は「河内」の駅名にも適合する。『菅家文草』の「行春詞」と題する詩に、「駅亭楼上三通鼓、公館窓中一点灯」と駅亭・公館を対称させていることからみれば、駅家は国府公館に対置する位置にあったのではなからうか。とすれば、駅は「国庁の北の十字街」近くに置かれたことになる。

国府の西方にそびえる城山(四六三メートル)は、頂部にサヌカイトを置く、この地方に多いメサの一つであるが、山上に古代山城遺跡⁽³¹⁾を残し、文献には知られないがその遺構からみれば、天智六年(六六七)に築かれた屋島城と同様に、律令初期に北九州・瀬戸内沿岸に配置された防衛施設の一環をなしたことは確実で、国府とは緊密な関係が保たれたものと考えられるので、前述したように駅路がその山麓の鞍部を通過したとするのもきわめて妥当性が大きく、日野尚志⁽³²⁾が大宰府から肥前基肆駅に至る駅路を基肆城東方の峠(二二〇メートル)を越えるルートに比定しているのによく類似する。

一方、十字街から北方に向う「枉北道」は、綾川以北では「馬指し大貫」となって、海浜に近い雄山(一四〇メートル)西南麓に達するが、その東麓の坂出市高屋町に想定できる国府外港に連絡したものと思われる。

すなわち、『菅家文章』の「晩春遊_レ松山館_二」「得_ニ倉主簿写_レ情書_一、報以_ニ長句_一、兼謝_ニ州民不_レ帰之疑_一。以下乞_レ暇入_レ京之作。」と題する二首の詩によれば、道真は「津頭客館」に小松を植えているが、これが「松山館」とも称されていたことがわかり、その位置は地形的にみて旧時は海浜にあったと見られる、旧松山村高屋に比定できる。

瀬戸内沿岸諸国では、「延喜式」民部下に「凡山陽・南海・西海道府国、新任官人赴_レ任者、皆取_ニ海路_一」などと規定され、道真も海路赴任したことが『菅家文章』によって知られるように、港津が交通・運輸において重要な機能をはたしていた。

なお、「松山館」の位置を坂出市加茂町の牛見山天満宮の地とし、旧時の海岸線をこの付近まで湾入していたと解する説が行なわれている⁽³³⁾が、綾川右岸では雄山南麓まで条里地割が連続し、地形的にも区分は認められないので、これに従うことはできない。

(4)その他

以上のように明確でないが、国府域内に「十字街」を形成していた可能性があると考えられるものに次のような諸国府がある。

参河国府 筆者⁽³⁴⁾は参河国府を豊川市国府町の音羽川左岸の低地に、四〇間方格方八町域の国府と、中央西寄りの国庁域を想定したが、国庁の東側の府域を東海道駅路が貫通していたと考えられる。一方、後世の姫街道にあたる浜名湖北岸を通る駅路も存在していたことが考えられ、その分岐点は一応後世と同様の御油町追分としたが、国庁域内で分岐した可能性も考えられないでもない。

参河国内の駅家は、『延喜式』によれば鳥捕・山綱・渡津の三駅で、国府は渡津に近く山綱との間にあり、坂本太

郎⁽³⁵⁾が国府と駅家とが同所でない例のひとつとしてあげたところであるが、伊場遺跡出土の木簡⁽³⁶⁾に「□駅家 宮地駅家 山豆奈駅家 鳥取駅家」と記すものがあり、『延喜式』に見えない宮地駅家があつて、駅家の変更や停廢があつたことを物語っている。そこで本木簡発見後、坂本⁽³⁷⁾は宮地駅は国府に近く比定される『和名抄』宝飯郡宮道⁽³⁸⁾（美也知）郷と同所と考えられるので、奈良時代には国府と駅家とは同所か、近い所にあつたという実例になるうとしているのである。前駅山綱⁽³⁹⁾と国府との距離は一〇キロメートル余にすぎないので、宮地駅が国府以北に置かれた可能性はほとんどなく、前述したように別路を分岐する重要地点の駅となれば、国府域内に置かれた可能性はきわめて大きいと考えられる。

備前国府 初期備前国府は旧 上道郡の岡山市国府市場にあり、府域については諸種の想定があるが、筆者⁽⁴⁰⁾は現在の県道今在家・東岡山停車場線を東西に通る中軸路に、正北方山麓の賞田廢寺跡に至る道と、南方やや西よりに幡多廢寺方面に至る道とが作る十字路の交点を中央とする方八町域を想定した。この場合、国庁跡とされる国長宮の位置が、西側に突出した形になるが、想定府域の周辺を旧河道の低地がめぐり、府城西辺は大字界に合致し、東方の成光寺跡も府域外側に接することになるからである。

『延喜式』の駅路はこの国府域を通らず、北方の竜ノ口山（二五七メートル）の山塊の彼方を通ることになるが、『延喜式』当時の国府は御野郡に移って、この地にはなかったと筆者⁽⁴¹⁾は考えている。足利健亮⁽⁴²⁾によれば、旭川右岸の津島山南麓を東西に通る福林寺繩手は、左岸の前記県道に連なるので、これらを備前国府の設置に伴なつて開設された支路にあたるとしている。すなわち、『延喜式』の駅路を原初からの山陽道であつたと考えての上である。とすれば、府城西辺中央に想定される国庁域内を山陽道支路が通過することになり、周防国府の場合に述べたよう

な不都合を来すので、国庁の位置については、なお検討を要するが、山陽道支路が府域の中軸線であったことは確實で、これに交わって、当時栄えた賞田・幡多の二寺をつなぐ南北道とが作る「十字街」が府域の中央となることは十分に理解でき、そこに古市場の通称地名が存することから、古代における国府付属の市⁽⁴³⁾の立地も考慮されよう。

三、国府域外に存在する「十字街」の諸例

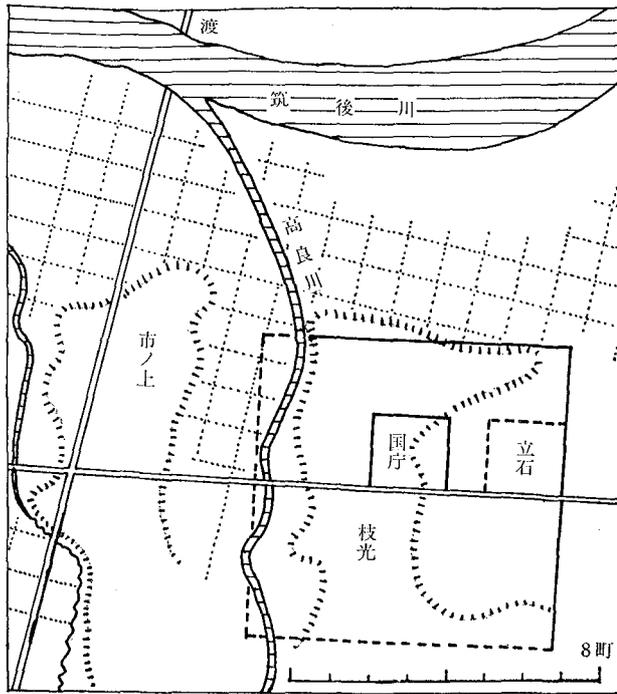
藏岡謙二郎⁽⁴⁴⁾の想定によれば、岐阜県不破郡垂井町域に比定される美濃国府と不破郡家とはそれぞれ方八町の府域をしめるが、東西に通る東山道駅路をはさんで、国府は北に郡家は南に対置され、両者を連絡する「御幸道」と呼ばれる道路が駅路と交叉する、現在の垂井町市街部に不破駅の所在を考えることができるという。これは、府域内外の差はあるが、形態的にも機能的にもまったく同様の「十字街」ということができよう。

足利健亮⁽⁴⁵⁾は不破駅から東山本道と分れて南下し、東海道と合して墨俣川を渡り、尾張国府を通ってから東海道と離れて東北行し、土岐駅で再び東山本道に合するという、東海・東山両道の連絡路ともいべきバイパスの存在を想定し、その後また藤岡⁽⁴⁶⁾もここを分岐点として尾張国府に至る両道連絡路の存在について考えを述べている。足利によれば、この分岐路は墨俣川右岸の養老山脈東麓を通ることになるので、「十字街」から南に向う道がこれにあたることになろう。

以下、同様に想定国府域外ではあるが、機能的に国府に属する「十字街」の所在例を求めてみよう。

(1) 筑後の場合(第5図)

筑後国府⁽⁴⁷⁾は西流する筑後川左岸にあって、南からこれに合流する高良川右岸の、久留米市合川町枝光の低位段



第5図 筑後国府とその周辺

丘面上に、古瓦出土地の字「脇田」「阿弥陀」をふくむ方二町を国府域として、これを府域中央北側に置く方八町が府域に想定されている。

筆者⁴⁸は九州北部に小字地名などとして残る「車路(車地)」が古代官道を意味することを考察し、ここ筑後にいても駅路の想定を試みた。その詳細は別稿にゆずるが、御井郡では北約二〇度東の条里地割に従って、国府西方一キロメートルの、高良川左岸の合川町市ノ上の低位段丘面を通り、筑後川対岸の宮ノ陣町渡町に向うことになる。

一方、国府域中央を東西に通過する道路の存在が想定され、府域外東方では約一キロメートルにわたる直線の地割線、西方では市ノ上の段丘面上の約五〇〇メートルの道路に、その面影を見ることができるとする。東には筑後川左岸の諸郡を連ねて、把木駅または石井駅で大宰府・豊後連絡駅路に接続し、西は筑後川を渡って肥前に至る地方官道であったと考えられる。

とすれば、御井駅の所在地としては市ノ上の「十字街」が適当と思われるが、「筑後国内ノ

社寺及び官舎等ノ実状ヲ勘録」した、仁治二年（一二四二）の『書陵部文書』⁽⁴⁹⁾によれば、「国府院」と並んで「駅館一院」があつて、国府院は鏡山猛翁⁽⁵⁰⁾が考察しているように築地に囲まれる国庁部を意味するものと思われるが、駅館は特に駅名を記さないので国府付属の御井駅と思われる、国府域内に所在していたように見受けられる。

この駅館は「四面築垣」をめぐるしていたことが知られるが、国府域内にあつたとすれば東辺の字「立石」の長者屋敷伝承地が適当と思われる。ほぼ方一町の区画を占めて、府域東西中央道に面しているが、一般に駅跡が長者屋敷として伝承されることが多く、また「立石」も駅跡に多く見られる地名であるからである。なお、古賀寿は「長者屋敷」の一面が推定国府条坊に一致せず、条里地割に近いことを指摘しているが、この地に限らず想定筑後国府域内には固有の条坊的地割は認め難い。必らずしも条坊的町割の施行は考えなくてもよいのではなからうか。この点については、なお今後の調査に待ちたい。

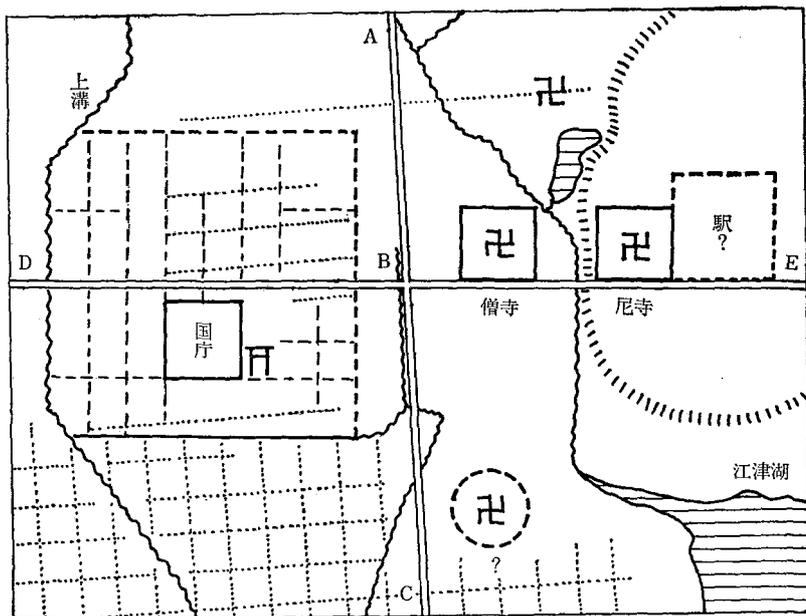
なお、「十字街」の所在地に市関係地名があることは、周防・備前と同様である。

(2) 肥後の場合（第6図）

熊本市出水町国府は、松本雅明⁽⁵¹⁾によれば八世紀中頃に置かれた第二期国府として、初期国府を下益城郡城南町陳内に想定するが、筆者⁽⁵²⁾は出水町を初期国府に考定した。いずれにしても奈良時代後期から平安時代初期の律令盛行期の肥後国府とする点では一致する。

米倉二郎⁽⁵³⁾は字「本村屋敷」に残る方二町の土塁状遺構に圍繞される一面を国庁域に、これを中央に置く方八町域を府域に想定した。

しかし、昭和三七年に松本等によって実施された国庁跡の発掘調査では、建物基壇の一部と国庁域をめぐる築地跡



第6図 肥後国府とその周辺

とが検出されたが、国庁域は米倉の想定より若干南にずれることが判明した。

また、米倉をはじめ国府域が条里に従うとの想定を行つたが、後にこれを訂正して、北五度西方位をとる条里に対し、国府はほぼ正方位を示すとした。発掘された国庁跡の諸遺構は北〇・七度西と正方位に近い。しかし、米倉の想定府域の南辺は北八五度東を示し、明らかに条里地割に従うものである。そこで筆者はその一七〇乃至一一〇メートル北にあって、大字界となつているほぼ東西方向の地割線を 府城南辺に考定した。府域西辺を限るとみられる「上溝」の水路が、府域西北隅と西南隅を斜めに切るその形状が、南北対称となり適当と思われるが、府域北辺と東辺については明瞭な地割線は認められない。筆者の想定府域内における国庁の位置は南部中央ということになる。なお、府域内における条坊的町割は明瞭ではなく、北五度西方位の条里地割がかなり残存している。筑後と同様に

府城内の条坊は完全には施行されなかつたのではなからうか。

肥後の駅路については別に考定(94)を試みているが、白川以北に遺構を留める「車路」を駅路と見て、白川以南はほぼその延長線にある、託麻那条里の一・二条界線(A—B—C)を駅路に想定したものである。国府城東辺を東にわずか離れて通ることになる。

この想定駅路を隔てて東側に国分僧寺があり、さらに二町を隔てて字陳山に国分尼寺想定地がある。国府中央東に府域を出て国分両寺門前に至る道路(D—B—E)があり、駅路との交点に「十字街」(B)が形成されることになる。

『延喜式』所載の蚕養駅は白川北岸の熊本市東・西子飼町付近に、その次駅である球磨駅は下益城郡城南町隈ノ庄にそれぞれ比定されるが、当時の国府は『和名抄』に「益城(国府志)」とあるように、益城郡内に移されていたと考えられ、筆者は球磨駅比定地に隣る城南町宮地にこれを想定した。出水町の国府は発掘調査の結果、九世紀中頃に洪水によって廃滅したとみられている。

原則的に国府には駅家が付属していたとすれば、以上の国府の移転によって駅家も移転したと考えなければならぬ。筆者は国分尼寺想定地の東に隣る、「東・西掘馬屋(ほりまや)」の両小字域が方三町域を占めることに着目した。『肥後国誌(95)』によれば、尼寺想定地は「蟻長者屋敷」と呼ばれ、菊池の「米原長者屋敷」との間に「車路」が敷設されたと伝えられるのであるが、米原長者屋敷は鞠智城跡で、「車路」は国府と鞠智城とをつなぐ官道であることが知られるからである。とすれば、「堀馬屋」に国府関係の駅家(うまや)または厩などの施設が存在したことが想像される。

筆者は国分尼寺想定地についても、これが阿蘇火山麓末端の台地上に位置して、低地の国分僧寺とは地形面を異に

すること、両遺跡の示す方位も若干異なることなどから、本来は尼寺とは異なる国府関係の施設があったのではないかと疑っている。

(3) その他

以上のように明確でないが、ほぼ同様の状態が考慮されるものに、次の諸例がある。

上野国府 上野国府の所在については古くから諸説があったが、前橋市利根川右岸の元惣社所在の総社神社付近に求められることはほぼ確定されていた。総社東方の大友地区に府域を想定する近藤義雄⁵⁶⁾の説に基づいて、昭和三六年以来四三年にかけて尾崎喜左雄・松島栄治等によって発掘調査⁵⁷⁾が実施され、平安ないし鎌倉期にかけての諸遺構が検出されたが、律令盛行期の国庁跡や国府域の範囲についてはなお明確にされていない。

その後、国分尼寺の発掘調査に当たった松島⁵⁸⁾は、国分両寺跡をふくむ方格地割の想定から、国府は元惣社の蒼海城跡にあたる方六町域が適当とした。すなわち、旧国府域が中世の蒼海城に踏襲されたとするものである。

一方、上野の駅路を調査した金坂清則⁵⁹⁾は、空中写真や地形図に認められる、高崎市街西郊から元惣社集落南端に続く、明瞭な道路状痕跡を古東山道に比定し、国府域については元惣社・大友の両地域にかけての方八町を想定した。両者の想定には若干の差異があるが、現在の元惣社集落南部に府域を想定し、その南をわずか離れて駅路が通るとするところは共通する。

この場合、府城南辺と駅路との間に、四周に濠状の窪地をめぐらす、約一二〇メートル四方の二区画地が東西に並置され、何等かの施設の所在を思わせる。筆者はここを群馬駅の位置として適当と考えるのであるが、その中間を南北に通る窪地は、南方に延長して道路または明瞭な地割線を示している。この線は高崎・前橋両市の界線、旧高崎市

域と旧新高尾村との界線のそれぞれ一部に合致しており、何等かの有意性を認めることができる。ただし、三友国五郎(60)が群馬郡条里を二分するとした南北基準線からは七町西にずれることになる。

以上、なお検討の余地が大きいのが、国府域から南に延びる道路と、これにやや斜方向に交叉する東山道駅路とのつくる「十字街」が、府域の南にあり、そこに駅家が置かれたものと筆者は解したい。

肥前国府 初期肥前国府は佐賀県佐賀郡大和町大字久池井・尼寺の一带に所在が考えられ、米倉二郎(61)・高橋誠一(62)・木原武夫(63)などによってそれぞれ府域が想定され、筆者(64)も府域については米倉に同意しながら、国庁跡については異なる見解を述べたことがある。

一方、筆者は佐賀平野を通る肥前国駅路については、尼寺から東方一七キロメートルの三養基郡中原町中原にかけて、空中写真や大縮尺地図に認められる、一直線の道路状痕跡をこれに比定した。国府域の南をわずかに離れて通過することは、前述の上野の場合に類似する。また、米倉によれば、佐嘉郡条里の基準線は国府域のほぼ中央をやや斜めに通るとするので、筆者の想定駅路に直交することになるが、その交点にあたる部分には明瞭な遺構は認め難い。しかし、その東方には駅路と府域との間に「納所」の小字地名を有する地があり、その両側には国府域に通じる明瞭な道路状遺構が認められる。

一方、これより東方約四〇〇メートルの想定国分尼寺跡の南側にあたって、想定駅路に対して直角に南方に通じる溝状窪地があり、条里割にも合致している。この部分は溝状窪地に囲繞される二区画が、駅路に沿って東西に併置され、上野国府における駅想定地と同様の状態を示す。ここに、国府に付属する駅の存在を考慮すれば、駅路から北に国府に通じる道路が前記の納所に、駅路から南に通じる道路が駅所在地にあって、それぞれ丁字路を作っていたこと

も考えられる。

なお、『和名抄』当時の国府は小城郡に移されていたので、『延喜式』所載の佐嘉駅も、初期国府の廃絶にともなうて、その位置を転じた可能性もある。

たまたま昭和五〇年から国府跡の発掘調査が開始されたので、その成果を待ってこれらの点についても後考したい。

四、おわりに

わが国古代の道路の形状についてはあまり知られることがなく、一般的な知識としてはもちろん、古代史の専門家でも「ふみわけ道」を若干整備した程度の、曲折した道路を漠然と想像していた。

しかし、足利健亮⁽⁶⁶⁾・日野尚志⁽⁶⁷⁾・金坂清則⁽⁶⁸⁾らの近年の研究によって、畿内だけでなく全国的に、直線の路線をとって丘陵を切り通し、低地に盛り土をするなどの土木工事をもなった「つくり道」が通じていたことが明らかにされ、筆者⁽⁶⁹⁾もまたこのような古道の復原的研究につとめてきた。

一方、岸俊男⁽⁷⁰⁾・秋山日出雄⁽⁷¹⁾らによれば、畿内ではこのような直線道が都城設置や条里施行の基準線となっていたことが明らかにされ、そのもっとも代表的な大和の「下津道」や「横大路」は、約三〇メートルの道路敷を有していたことも知られるにいたった。足利⁽⁶⁹⁾も恭仁京の設置に古道が基準として使用されていたことを指摘している。

従来、条里施行地を通る駅路が多くその地割に合致することが指摘されていたが、これを駅路が条里に従ったとするのではなく、先行する道路を基準に条里が施行されたのであろうとする、吉備地方における足利⁽⁶⁹⁾の見解は、

畿外においても古道が地域計画の基準であったことを言うものである。

筆者(4)は播磨明石川右岸の近世西国街道に沿う部分で、条里方格に対して約二〇メートルの余剰帯を認め、これを古山陽道の道路敷にあたるものであろうと考えたが、その後の検討(5)によって、播磨では加古川両岸・市川左岸・夢前川両岸・揖保川両岸の諸条里区において同様の余剰帯を確認し、これらによって古山陽道路線の検出を可能にした。

吉備地方における足利の想定駅路についても、これを検討したところ、各所に認めることができたのは、足利の想定をより確実にしとすることができよう。

このような道路敷にあたるとみられる余剰帯は、山陽道だけでなく、筆者がたまたま検討を試みた限りでも、足利の想定になる近江湖東平野の東山道に認められ、さらに遠江袋井付近、讃岐高松平野・伊予今治平野にも認められたので、これらの地域における東海道と南海道をそれぞれ検出することができた。また、日野(6)も讃岐刈田郡を通る南海道に約七・五メートルの道路敷を条里方格に対して認めている。

このような地域にあっては、先行して敷設された駅路を基準に条里が施行されたか、あるいは駅路と条里とが同時に設置されたことになる。いずれにしても、道路を基準に地域計画が進められたことには疑いがない。

とすれば、国府の立地、その条坊の施行にも駅路は密接に関係したと考えなければならぬ。本論はこのような観点に立って、検討を試みたものである。すなわち、駅路が条里の基準となり、これから支路または地方的官道を派生する場合は、やはり条里地割に沿って駅路から直角に分岐することになり、そこが交通の要地として駅が置かれることが考えられる。

この場合、支路の派生方向とは逆の位置に国庁を置けば、そこに「十字街」が形成されることになり、都市計画上

好都合と思われる。国庁域内における国庁の位置が、都城における宮域とちがって、必ずしも北辺に置かれないのは、このような事情によるものではなからうか。

また、このような「十字街」を府域中央に位置させることは、計画上ごく自然なことで、それがまた国府域を方八町・方六町などと府域を四分するに適した、偶数町の方形としたものではなからうか。なお、方五町(分)の府域をとるとみられる国府も存在するが、この場合は特に「十字街」の形成は認められず、府域中央を一本の道路が貫通するのみのようである。以上のような国府域内を過ぎる街路型からすれば、必然的に国府域中央には国庁の立地を不可能にすることになるが、事実として筆者の検討したところでは、府域中央に国庁を置く例(80)はほとんどない。

国府域と周辺条里とが方位を異にする場合、肥後の例のように府域外に「十字街」が形成されることも考えられるが、播磨では周辺条里と方位を異にする国府条坊に従って、府域を通過する駅路は、その両側で約二町のずれを示し、それが国府の位置を基準に分けられたとされる飾磨郡条坊(里)の左・右条の坊界線のずれとなったと考えられるが、「十字街」の形成については現在のところ明確にしえない。

なお、国府と駅家との位置的関係については、坂本太郎(81)は『和名抄』当時の国府と、『延喜式』所載の駅家の位置とを検討して、国府と駅家とは同所に置かないことを原則としたのであろうとの見解を述べたが、その後、前述したように参河国府と伊場遺跡木簡に見える宮地駅との関係から、奈良時代には国府と駅家とは同所か、近い所にあったという実例にならうとの意見を付加している。

本論にとりあげた諸国府は、駅路に沿わないとされる備前を除けば、そのすべてが府域内外に駅家の所在が考定され、特に出雲の場合、『風土記』の記事によれば、若干離れた位置にあった黒田駅を、わざわざ「十字街」に近く移

転したことが知られるので、筆者は少くとも律令盛行期には原則として国府と駅家とは同所に置かれたものと解している。なお『和名抄』当時においても、例えば山城国府は本来山崎駅館であったのを離宮にした⁽⁸³⁾河陽離宮をさらに転用⁽⁸⁴⁾したものであるから、駅に国府が移された例であるし、また通説のように安芸国府がもと賀茂郡の西条盆地にあり、後に安芸郡に移ったとすれば、そしてまた府中町の下岡田遺跡⁽⁸⁴⁾が安芸駅家であるとすれば、これも駅に国府を移し置いた例にならう。従って、当時においても国府と駅家とは離すことを原則とし、地形等の制約などやむをえない場合に限って同所としたとする坂本の論はなりたたない。おそらく、その当時は原則はなく、あっても行なわれず、各地の政治的・社会的状況に応じて適宜置かれたものであろう。

以上、筆者は律令国家体制のもとに実施された地域計画において、駅路を幹線とする官道網が基準線としての役割を果し、国府はその分岐点の「十字街」を基準点に設置され、駅路も同所に置かれたとみるべき可能性が強いことを述べたつもりである。

『出雲国風土記』によれば、さらに国内の諸郡家を連絡する地方的官道があり、またその分岐点に郡家が置かれたとみるべきことを示している。これらの点についても、今後の検討を要するが、いずれにしても方格地割を基調とする律令的地域計画に、直線状道路がはたした基準線としての役割りをここでは強調しておきたい。

註

- (1) 秋本吉郎校注『風土記』日本古典文学大系(岩波書店)昭和三十三年の訓み下し文による。
 (2) 加藤義成『風土記時代の出雲』昭和三七年。

- (3) 山本清「出雲国庁の復原」『出雲国庁跡発掘調査概報』昭和四五年。
- (4) 現地に松江市教育委員会が「十字街推定地」の標柱を建てている。
- (5) 戸祭由美夫「古代出雲の国府とその周辺地域」『人文地理』二一巻五号、昭和四四年。
- (6) 木下良「空中写真に認められる想定駅路」『びざん』六四号、昭和五一年。
- (7) 米倉二郎「近江国府の位置に就いて」『考古学』六巻八号、昭和一〇年。
- (8) 藤岡謙二郎『都市と交通路の歴史地理学的研究』昭和三五年、四五～四七ページ。
- (9) 水野正好「滋賀県大津市近江国府跡」『日本考古学年報』一八、昭和四五年。
- (10) 木下良「近江国府址について」『人文地理』一八巻三号、昭和四一年。
- (11) 大字神領字「堂の上」で、後記の「堂の上遺跡」とは別地。
- (12) 郵岡良弼『日本地理志料』明治三十一年「岡田」項、その他。
- (13) 足利健亮「恭仁京の京極および和泉・近江の古道に関する若干の覚え書き」大阪府立大学『社会科学論集』一号、昭和四五年。
- (14) 服部昌之「草津市とその周辺の条里」滋賀県教育委員会『草津市吉田の条里景観遺存地区の歴史地理学的調査報告』昭和四九年。
- (15) 例えば、『雅実公記』承保元年（一〇七四）条に瀬田駅に到着したことを記し、「是国司館也、須_レ造_二借屋_一也。」と註している。
- (16) 前記の大字神領字「堂の上」とは別地。
- (17) 滋賀県教育委員会「大津市瀬田堂ノ上遺跡調査報告」『昭和四十八年度滋賀県文化財調査年報』昭和五〇年。
- (18) 三坂圭治『周防国府の研究』昭和八年。
- (19) 防府市教育委員会『周防の国衙』昭和四二年。
- (20) 『菅家文章』日本古典文学大系（岩波書店）昭和四一年による。
- (21) 岡田唯吉『讚岐国府遺蹟考』大正一五年。
- (22) 田所肩東「讚岐国府址に就いて」『讚岐史談』三巻一号、昭和一三年。

- (23) 前掲、『都市と交通路の歴史地理学的研究』二九～三〇ページ。
- (24) 藤岡謙二郎『国府』昭和四四年、二三五～二三六ページ。
- (25) 藤岡謙二郎編『日本歴史地理総説』古代編、昭和五〇年、一〇三～一〇四ページ。
- (26) 出石一雄「讃岐の古代中心地域における条里と国府」香川県自然科学館『五色台の自然』一、昭和四九年。
- (27) 柴田孝夫「関東の条里遺構の特殊性」『日本地理学会予稿集』五、昭和四八年。
- (28) 米倉二郎他四名「芸南海岸（巡検案内）」『日本地理学会予稿集』五、昭和四八年。
- (29) 前掲註(21)、(22)。
- (30) 川畑勉の示唆による。
- (31) 斎藤忠『日本古代遺跡の研究』総説、昭和四三年、一六〇～一六一ページ。
- (32) 日野尚志「古代における大宰府周辺の官道について」『交通の歴史地理』歴史地理学紀要一六、昭和四九年。
- (33) 前掲、川口久雄校注『菅家文章・菅家後集』の校注および附図。
- (34) 木下良「参河国府跡について」『人文地理』二八巻一号、昭和五一年。
- (35) 坂本太郎「国府と駅家」『一志茂樹博士喜寿記念論集』昭和四六年。『古典と歴史』昭和四七年再録。
- (36) 浜松市教育委員会『伊場木簡』伊場遺跡発掘調査報告書、第一冊、昭和五一年。
- (37) 坂本太郎「伊場遺跡雑考」『伊場遺跡第六・七次発掘調査概報』昭和五〇年。
- (38) 国府の西北約三キロメートルに宮道山（海拔三六二メートル）がある。
- (39) 岡崎市山網町に比定される。
- (40) 木下良「国府と条里との関係について」『史林』五〇巻五号、昭和四二年。
- (41) 木下良「災害による国府の移転」『災害の歴史地理』歴史地理学紀要一八、昭和五一年。
- (42) 足利健亮「吉備地方における古代山陽道・覚え書き」『交通の歴史地理』歴史地理学紀要一六、昭和四九年。
- (43) 栄原永遠男「奈良時代の流通経済」『史林』五五巻四号、昭和四七年。
- (44) 藤岡謙二郎『日本歴史地理序説』昭和三七年、一二九～一四六ページ。
- (45) 藤岡謙二郎編『日本歴史地理総説』古代編、昭和五〇年、二三九～二四二ページ、足利健亮執筆の部分。

- (46) 藤岡謙二郎「古代の東山道と東海道」『FHG』（野外歴史地理学研究会会誌）四四号、昭和五一年。
- (47) 前掲『日本歴史地理総説』古代編、一五四～一五五ページ（小田富士雄執筆）では方六町説がとられているが、その後の調査の進展により方八町説が有力となっている。古賀寿「中世の筑後国衙」『久留米郷土研究会誌』五、昭和五一年。
- (48) 木下良「立石考―古駅跡の想定に関して―」『諫早史談』八、昭和五一年。
- (49) 『大日本史料』五編一三所収。
- (50) 鏡山猛『大宰府都城の研究』昭和四三年、一七二～一七六ページ。
- (51) 松本雅明「肥後の国府―託麻国府址発掘調査報告―」『古代文化』一七卷三号、昭和四一年。
- (52) 木下良「肥後国府の変遷について」『古代文化』二七卷九号、昭和五〇年。
- (53) 米倉二郎「国府と条里・二」『広島大学文学部紀要』九、昭和三二年。『東亜の集落』昭和三五年、二二六～二二九ページ。「九州の条里」『九州アカデミア』一、昭和三五年。
- (54) 藤岡謙二郎編『日本古代交通路の研究』（仮題）未刊、所収予定。
- (55) 成瀬久教『新編肥後国誌草稿』（享保一三年）を、森本一瑞が増補（明和九年）し、さらに水島貫之が校補（明治一七年）したもの。
- (56) 近藤義雄「上野国府」『元叟社村誌』昭和三〇年。
- (57) 尾崎喜左雄・松島栄治「昭和四一年度上野国府跡調査概報」昭和四一年。上野国府跡発掘調査会『上野国府跡発掘調査概報一九六七・一九六八』、昭和四三・四四年。
- (58) 『朝日新聞』昭和四五年九月八日記事。松島栄治「上野国府」『歴史公論』二卷一〇号、昭和五一年。
- (59) 金坂清則「上野国府とその付近の東山道、および群馬、佐位駅家について」『交通の歴史地理』歴史地理学紀要一六、昭和四九年。
- (60) 三友国五郎「関東地方の条里」『埼玉大学学芸部紀要』社会科学編・八、昭和三五年。
- (61) 前掲「九州の条里」。
- (62) 高橋誠一「古代山城の歴史地理―神籠石・朝鮮式山城を中心に―」『人文地理』二四卷五号、昭和四七年。
- (63) 木原武夫「太宰府管内国府の研究・二」『九州史学』五二二号、昭和四八年。『肥前国府考』昭和五一年。

- (64) 木下良「印鑰社について—古代地方官庁所在の手掛りとして—」『史元』一七号、昭和四八年。
- (65) 前掲、註(6)。
- (66) 前掲、註(42)。
- (67) 前掲、註(32)。
- (68) 前掲、註(59)。金坂清則「下野国府・田郡駅家とこの間の東山道について」『福井大学教育学部紀要』・Ⅲ社会科学、二五号、昭和五〇年。
- (69) 前掲、註(6)、(48)。
- (70) 岸俊男「古道の歴史」『古代の日本』五(近畿)、昭和四五年。
- (71) 秋山日出雄「条里制地割の施行起源—大和南部条里の復原を手掛りとして—」『日本古代文化論攷』昭和四五年。
- (72) 足利健亮「恭仁京の歴史地理学的研究・第一報—現景観の観察・測定にもとづく朝堂院・内裏・宮域および右京『作り道』考—」『史林』五二卷三号、昭和四四年。
- (73) 前掲、註(42)。
- (74) 前掲、註(6)。
- (75) 木下良「播磨における山陽道(大宰府道)古代駅路」『日本地理学会予稿集』一一、昭和五一年。
- (76) 日野尚志「讃岐国刈田郡における官道(南海道)と条里・郷との関連について」『東北地理』二八卷二号、昭和五一年。
- (77) 木下良「古代集落と交通路—律令都市、特に国府の形態について—」同志社大学人文科学研究所『社会科学』一卷一号(昭和四〇年)における豊後国府や、前掲「国府と条里との関係について」における安房国府などの場合。
- (80) 城輪柵を一時期の出羽国府とすれば、国庁が府域中央に位置する例とならう。
- (81) 前掲、註(35)、(37)。
- (82) 『日本後紀』弘仁四年二月一日条、同五年二月一七日条、『類聚国史』弘仁一〇年二月二一日条。
- (83) 『日本三代実録』貞観三年六月七日条。
- (84) 『府中町下岡田古代建築群遺跡調査報告』一・二、昭和三八・三九年。『下岡田遺跡発掘調査概報』—古代・中世建築遺構群—一九六五・一九六六年度、昭和四一・四二年。